ESTIMATES

Transportation Appeal Tribunal of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2005

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The Report on Plans and Priorities provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The Departmental Performance Report provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring Report on Plans and Priorities.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services Canada — 2005

Catalogue No. BT31-4/33-2005
ISBN 0-660-62955-0

This document is available on the TBS Web site at www.tbs-sct.gc.ca
This document is available in alternate formats on request.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: http://publications.gc.ca

106-00873/

Foreword

The Government of Canada has made continuous improvement in its management practices a priority since *Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada* was tabled in Parliament in the spring of 2000. Driving the government's pursuit of management excellence is its vision to provide Canadians with a responsive government, which serves citizens and manages itself as a unified, coherent enterprise; an innovative government supported by a highly-qualified public service equipped to leverage information and make the best use of public funds while balancing risk; and an accountable government which answers clearly and openly for its performance to Parliament and to Canadians.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective public reporting (provided in the *Guide for the Preparation of the 2004-05 Departmental Performance Reports*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr1/04-05/guidelines/guide_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes (benefits to Canadians and Canadian society) and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

This departmental performance report (along with those of many other organizations) is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp. Readers wishing a high level, whole of government overview of the Government of Canada's efforts to improve quality of life should refer to *Canada's Performance 2005* available at the same internet address. This report is structured around three broad policy areas (Sustainable Economy, Canada's Social Foundations and Canada's Place in the World) and, in its electronic version, links to relevant Departmental Performance Reports. *Canada's Performance 2005* also contains a special overview of the government's efforts to improve the well-being of Aboriginal peoples.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers can do much to ensure that Departmental Performance Reports and other reports are enhanced over time.

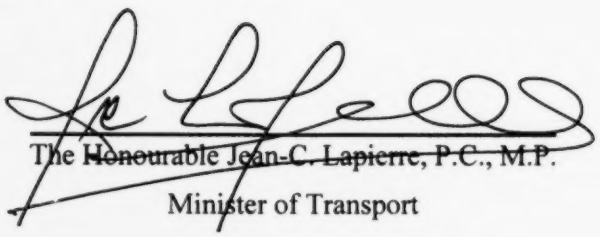
Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A OR5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transportation Appeal Tribunal of Canada

For the period ending March 31, 2005

Departmental Performance Report



The ~~Honourable~~ Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

Table of Contents

SECTION I: OVERVIEW 1
- Chairperson's Message 1
- Management Representation Statement 3
- Summary Information 5
- Overall Departmental Performance 7
  - Societal Indicators 9
  - Government Priorities 10
  - Modern Comptrollership: Managing the Risk 10
  - Horizontal Initiative 11

SECTION II: ANALYSIS BY STRATEGIC OUTCOME 13
- Strategic Outcome 13
- Program Activities 13

SECTION III: SUPPLEMENTARY INFORMATION 15
- Organizational Information 15
  - Departmental Information 15
  - Organizational Chart 15
- Financial Tables: 16
  - Table 1: Comparison of Planned Spending and Full-Time Equivalents 16
  - Table 2: Use of Resources by Business Line (or Program Activities) 17
  - Table 3: Voted and Statutory Items 18
  - Table 4: Net Cost of Department 18
- Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for Fiscal Year 2004-2005 18
- Travel Policies 19
- Annex 1
  - Future Plans 20
  - Government of Canada On-Line 20
  - Statutory Annual Reports 20

SECTION IV: OTHER ITEMS OF INTEREST 21
- Contacts for Further Information 21
- Statutes and Regulations Currently in Force 21
- Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports 21
- Reference 22

SECTION I: Overview

CHAIRPERSON'S MESSAGE

The Transportation Appeal Tribunal of Canada replaces the Civil Aviation Tribunal which was established under Part IV of the *Aeronautics Act* in 1986. On the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 73 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, assented to on December 18, 2001, being Chapter 29 of the Statutes of Canada, 2001, the Act officially came into force on June 30, 2003. The Tribunal, a multi-modal tribunal, is available to the air and rail sectors, and at a later time, the marine sector. The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canada Shipping Act*, the *Canada Transportation Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision-making authorities of the Tribunal under those Acts. It fulfils the essential role of providing an independent review of ministerial enforcement and licensing actions taken under various federal transportation acts.

The year 2005 represents nineteen years of combined service to Canadians by the Transportation Appeal Tribunal of Canada and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal. The Tribunal continues to conduct itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation and rail communities. Given its itinerant nature and flexible process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to those communities.

The jurisdiction of the Tribunal to review the refusal to issue or amend Canadian aviation documents has potential for a vast increase in workload for the Tribunal. To counter this, the Tribunal has encouraged the parties to resolve some disputes through mediation. This has been brought about by early disclosure of its case by the Minister's officials as well as telephone conferences to shorten or resolve issues. We intend to continue to provide mediation as an alternate dispute resolution because of its advantages of timeliness for the parties and cost effectiveness for the Tribunal.

Faye Smith
Chairperson

Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2004-2005 Departmental Performance Report for the Transportation Appeal Tribunal of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the Treasury Board of Canada Secretariat's *Guide for the preparation of 2004-2005 Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements;
- It uses an approved Program Activity Architecture;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results pursued or achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.

Faye Smith

Name: FAYE SMITH

Title: CHAIRPERSON & C.E.O.

Summary Information

Raison d'être

The mandate and the jurisdiction of the Transportation Appeal Tribunal of Canada are provided for by the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*. The Tribunal's principal mandate as a multi-modal review body is to hold review and appeal hearings at the request of interested parties with respect to certain administrative actions taken by the Minister of Transport.

The objective of the program is to provide the transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body. The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, refusal to renew or refuse to issue or amend documents of entitlement on medical or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

These decisions are reviewed through a two-level hearing process: review and appeal. All hearings are to be held expeditiously and informally, in accordance with the rules of fairness and natural justice.

At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

Total Financial Resources ($ thousands)

Planned	Authorities	Actual
1,313.0	1,344.6	1,271.2

Total Human Resources

Planned	Authorities	Difference
9	9	0

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Commitments

Strategic Outcomes	2004-2005 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending ($ thousands)	Actual Spending ($ thousands)	Expected Results and Current Status
Independent review of enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport	Hold Hearings expeditiously and informally	Previously committed	1,283.0	1,240.2	Hearings that are held expeditiously, fairly and informally / successfully met
					Timely disposition of review and appeal hearings within service standards / successfully met
					Hearings conducted in accordance with the rules of fairness and natural justice / successfully met
					Use of pre-hearing conferences to streamline and expedite the hearing process / successfully met
					Quality and consistency of decision making / successfully met
					Level of satisfaction by the transportation community / successfully met
	Management Accountability Framework	Previously committed	25.0	31.0	Compliance audit report successfully met
	Government on-line	Previously committed	5.0	0.0	Improve delivery of its key services / on going
					Improve access and service performance / on going

Overall Departmental Performance

In conducting its reviews of enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport, the Transportation Appeal Tribunal of Canada provides a public interest program that is unique to transportation in Canada. The Tribunal's efficiencies provide visible validation and confirmation of Canada's transportation safety system. Moreover, the Tribunal process is able to quickly identify concerns in the transportation sector of a technical or legislative nature leading to necessary amendments to legislation for the benefit of all Canadians through the enhancement and maintenance of transportation safety in Canada. For 2004-2005 the Tribunal forecasted work on approximately 338 cases with planned spending of $1,313,000 and nine FTEs. The Tribunal worked on 269 actual cases. A breakdown of cases by category and region as well as reviews and appeals held over the past three years is provided in Figures 1 and 2 on page 8 and Table 4 on page 18.

In the 12-month reporting period, the Transportation Appeal Tribunal of Canada registered 151 new requests for reviews and 17 requests for appeals from the transportation community. This represents a decrease of 42 new cases registered over fiscal year 2003-2004. In addition to the new cases registered in this reporting period, 112 cases were carried over from the previous reporting period, bringing the total caseload to 269. This represents a decrease of 63 cases over 2003-2004.

In the 2004-2005 reporting period, 94 cases were concluded without a hearing. The Tribunal heard 33 first level reviews and 12 second level appeals. This represented a decrease of 7 hearings over the previous fiscal year. Of the 45 cases that proceeded to a hearing, many cases had been postponed and rescheduled at a later date. At the end of 2004-2005, 106 cases were pending further action, 9 were still awaiting decisions and 13 had been scheduled for the 2005-2006 fiscal year.

Of the 94 cases that were concluded without a hearing, many were requests registered with the Tribunal and concluded shortly before the hearing was to take place, which means that all registry work that leads up to the hearing was completed. The registry prepared 99 hearings for a total of 103 days of hearings. In many cases an agreement was reached between the parties. In other cases, Transport Canada or the document holder withdrew their application.

Figure 1: Total Cases by Category

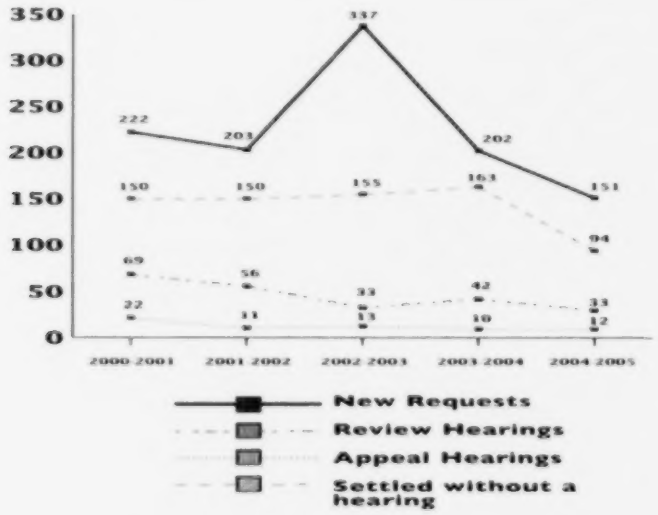
Category	Pacific	Western	Central	Ontario	Quebec	Atlantic	HQ	Total	%
Medicals	9	2	1	22	9	1	1	45	17
Suspensions	6	6	4	23	4	2	1	46	17
Fines	17	29	19	49	29	7	3*	153	57
Cancellations	2	2	1	2	1	0	0	8	3
Refusal to issue	1	5	0	10	0	1	0	17	6
Rail order	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	35	44	25	106	43	11	5	269	100
%	13	17	9	40	16	4	1	100	

Note: Central and Western Regions reflect Prairie & Northern Region

* Includes one case received from the Canadian Transportation Agency.

Indicators in Figures 1 and 2 are actual numbers of cases. Total cases by category are not sufficient to determine all financial implications by simply forecasting the number of applications received by type of infraction and the manner in which they are resolved. However, an estimated cost average for review and appeal hearings for the past three fiscal years is presented in Figure 4 page 17.

Figure 2: Caseload for the Past Five Years



The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the transportation community with the opportunity to have Ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of this Tribunal and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal.

The Tribunal strongly encourages its members to provide their determinations with written reasons promptly. This permits the parties to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right of appeal. The average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination is 95 days and 56 days for an appeal. This represents an improvement in efficiency from 1992-1993 as the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was 120 days and 90 days for an appeal. This brings the hearing process to a timely conclusion for both parties appearing before the Tribunal.

The Tribunal's mission is to do justice and be seen to do justice in all reviews and appeals and to resolve disputes according to the *Rules Governing the Practice and Procedure in Connection with Matters Dealt with by the Transportation Appeal Tribunal of Canada* in all cases in a fair, independent and timely manner.

The Tribunal encourages the use of pre-hearing conferences to assist the parties appearing before it, to identify the issues for determination by the Tribunal and to disclose and exchange documents. By conducting pre-hearing conferences, the length of hearings was reduced, and last-minute adjournments necessitated by late disclosure were avoided. Such conferences have also been particularly effective in settling licence suspensions and cancellations on medical grounds without the necessity of a hearing. The Tribunal staff contacts the parties to schedule mutually agreed hearing dates to the extent possible to avoid unnecessary adjournments.

In 2004-2005, the Tribunal referred three cases back to the Minister. The Minister confirmed its original decision in one case and we are awaiting the outcome in the two remaining decisions.

The success of the Tribunal over the past 19 years can be attributed to the importance placed on the training and development of its part-time members and staff. A significant portion of the Tribunal's budget is expended on training. Over the past twelve months, the Tribunal has held two training sessions for the newly appointed members. These sessions were conducted in Ottawa during October and November 2003. The new members represented both the railway and aviation sectors. The skilfully developed training programs and seminars are reflected in the quality of hearings held across the country and in the decisions rendered by Tribunal members.

Societal Indicators

The Transportation Appeal Tribunal of Canada represents the only forum for ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative. There are approximately 76,422 licensed aviation personnel and 36,599 rail personnel in Canada

and approximately 29,614 registered aircraft and 3,170 locomotives in service. Because of this volume, the number of infractions will rise. The level of enforcement action is entirely controlled by Transport Canada which in turn determines the workload of the Tribunal. The Tribunal is also affected by the department's rewrite of its aviation and rail regulations including the designation of a large number of offences under the designated provisions set out in the *Canadian Aviation Regulations*.

Government Priorities

The Transportation Appeal Tribunal of Canada reports to Parliament through the Minister of Transport. Its clients currently are: the aviation community, the rail community and Transport Canada. The Tribunal serves the transportation public by contributing to a safe and efficient oversight process for transportation safety in Canada.

Modern Comptrollership: Managing the Risk

Building on the successes achieved from activities implemented under the Modern Comptrollership (MC) initiative, the Transportation Appeal Tribunal of Canada is continuing to move forward in the implementation of modern management practices which remains a key priority. The Tribunal continues to work in partnership with three other small agencies, namely, the Registry of the Competition Tribunal, the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal and the Copyright Board of Canada, who formed a cluster group when the Modern Comptrollership Initiative was implemented in 2001-2002.

The focus for the cluster group in fiscal year 2004-2005 was on sustaining MC and building on work undertaken in 2003-2004 related to implementing the TBS Internal Audit and Evaluation policies and Values and Ethics.

As it respects Internal Audit, the following activities were undertaken:

1. A Cluster Group Internal Audit Policy was developed and approved by each agency executive head;
2. An Internal Audit Committee consisting of senior representatives from each agency was formed and a Letter of Understanding was signed;
3. An Internal Audit Plan for 2004-2005 was submitted to TBS;
4. Individual compliance audits were conducted in the fall of 2004 and the winter of 2005 with respect to TBS key financial and contracting policies and individual reports were tabled in March 2005; and
5. A Cluster Group Compliance Audit Common Issues Report was prepared which consolidated the key observations raised during the audits.

In regards to Evaluation, the following activities were undertaken:

1. The work on the development of Logic Models for each of the four agencies which began in March 2004, was completed in the fall of 2004;
2. The Cluster Group continued to consult with the TBS Centre of Excellence for Evaluation on how best to implement the evaluation policy; and
3. One of the cluster group members, namely the Registry of the Competition Tribunal, in partnership with the TBS Centre of Excellence for Evaluation, embarked on a project in January 2005 to develop an evaluation and performance measurement strategy and performance indicators. The results of this project were shared with the other members of the cluster group and have served to shape each agency's evaluation activities/plans for fiscal year 2005-2006.

In addition to the activities outlined above, the cluster group was represented on the Small Agency Administrator's Network (SAAN) working committee that was formed in April 2004 to develop a strategy to utilize funding made available from TBS to assist small agencies to implement the Management of Government Information (MGI) Policy. Work under this initiative will continue into fiscal year 2005-2006 and the cluster group remains committed to ensuring that it is represented on the steering committee that will be formed to implement the strategy that was developed and actively participating on projects identified under this initiative.

In the latter part of fiscal year 2004-2005, the cluster group commenced planning for the coming into force of the new *Public Service Modernization Act* (*PSMA*) which will be implemented in 2005. In this regard, the cluster group will continue in fiscal year 2005-2006 to work both individually and collectively on developing the necessary policies and/or procedures required to implement the *PSMA*.

The Cluster Group Information Bulletin "TRIBUCO" was once again published and distributed to all staff of the four agencies in 2004-2005. In addition, building on the momentum created by the implementation of the Cluster Group Values Statement which was implemented in fiscal year 2003-2004, each agency continued to reinforce the Values and Ethics Code for the Public Service at regular staff meetings and/or planned staff activities.

Horizontal Initiative

The Tribunal organizes panel discussions and meetings with transportation community associations representing clients of the Tribunal to explain changes to rights, roles, responsibilities and obligations under the Act, and to seek their point of view on the subject. The Tribunal also gives information sessions to law and aviation students.

SECTION II: ANALYSIS BY STRATEGIC OUTCOME

Strategic Outcome:

The strategic outcome of the Tribunal is to provide the Canadian transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.

Program Activities:

The Tribunal's only activity is the provision of an independent review process for aviation, and rail by providing document holders with the opportunity to proceed with a hearing. The Tribunal represents the only forum ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative.

The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, refusal to issue or refusal to renew documents of entitlement for reasons of incapacity or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

All hearings are held expeditiously and informally, according to the rules of fairness and natural justice. At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter to the Minister for reconsideration.

The Tribunal process is able to quickly identify concerns in the transportation sector of a technical or legislative nature leading to necessary amendments to legislation for the benefit of all Canadians through the enhancement and maintenance of transportation safety in Canada.

The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the transportation community with the opportunity to have Ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of this Tribunal and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal.

Financial Resources: ($ thousands)

Planned Spending	Authorities	Actual Spending
1,313.0	1,344.6	1,271.2

Human Resources

Planned	Authorities	Actual
9	9	9

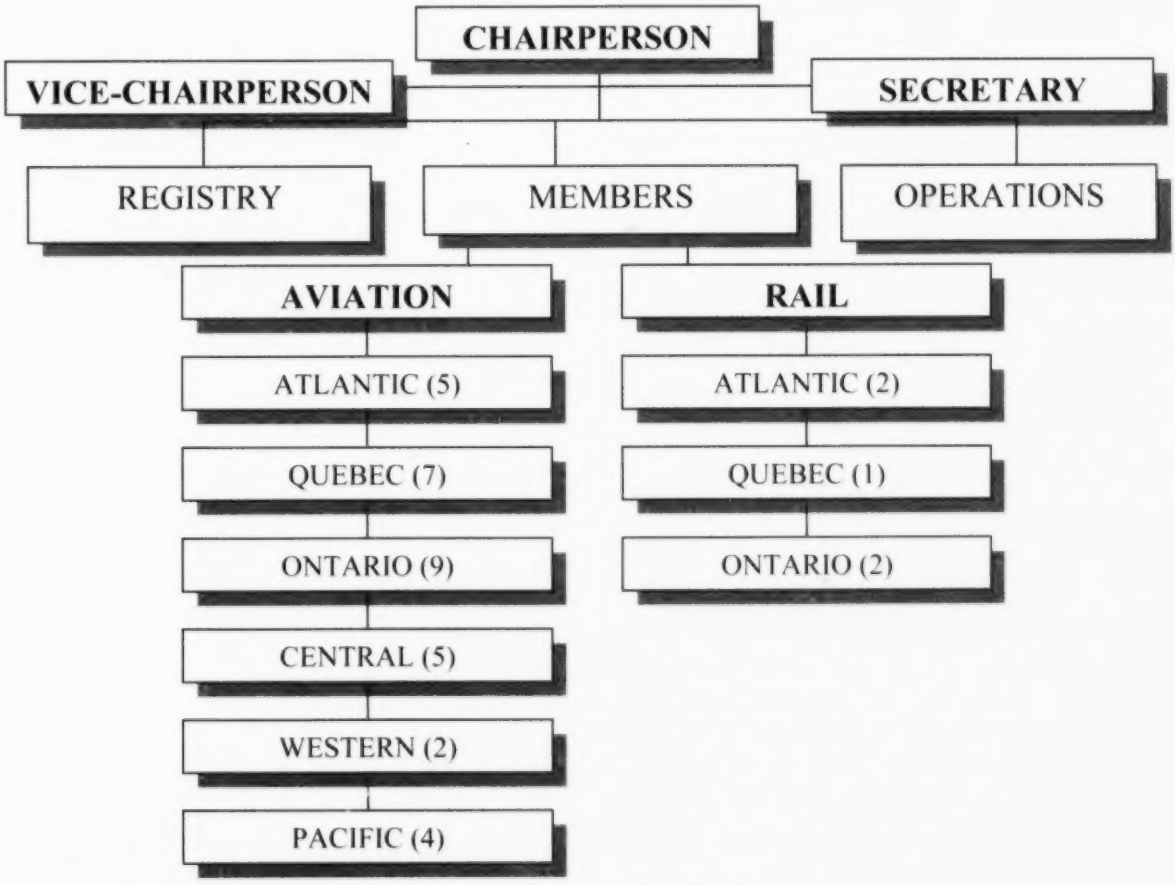
SECTION III: SUPPLEMENTARY INFORMATION

Departmental Organization

The Transportation Appeal Tribunal of Canada's only business line is to hold review and appeal hearings.

The office of the Tribunal is located in the National Capital Region. The Transportation Appeal Tribunal of Canada's Chairperson is also its Chief Executive Officer. The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for nine full-time equivalents. The immediate staff carry out the functions of registry, research, communication and administrative support. The Tribunal outsources some corporate services that are not required full-time. Thirty-seven part-members were in office during 2004-2005, thirty-two in aeronautics, including medicine, and five in rail. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise. The part-time members are remunerated for the days they serve.

Figure 3: Organization Chart



- The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members and their area of expertise by region. All members report to the Chairperson.

- Nine full-time equivalents are utilized by the continuing full-time employees including the Chairperson, Vice-Chairperson. The thirty-seven part-time members utilize the equivalent of five full-time equivalents.

Note: Central and Western Regions reflect Prairie & Northern Region

Table 1: Comparison of Planned Spending and Full Time Equivalents

($ thousands)	2002-03 Actual	2003-04 Actual	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Provision of an independent review process	1,113.4	1,362.2	1,313.0	1,313.0	1,344.6	1,271.2
Total	1,113.4	1,362.2	1,313.0	1,313.0	1,344.6	1,271.2
Plus: Cost of services received without charge *	241.3	205.9	229.8	229.8	229.8	229.8
Net cost of Department	1,354.7	1,568.1	1,542.8	1,542.8	1,574.4	1,501.0
Full Time Equivalents	9	9	9	9	9	9

In 2004-2005, planned spending for the Tribunal was $1,313,000. The actual expenditures were $1,271,200. The personnel costs accounted for 53% of actual expenditures and operations accounted for 45%. The cost for cases concluded with a hearing was $172,835.

Effective June 30, 2003, the *Aeronautics Act* amendments changed the procedure for the *Designated Provisions Regulations* so that the Minister is no longer the applicant, rather the person who receives the Notice of Assessment of Monetary Penalty either pays the stated penalty or files a request for review with the Tribunal. This has reduced the number of files which the Registry had heretofore opened and closed shortly thereafter when the hearing request was automatically triggered by non-payment of the penalty. Consequently, the number of requests for certificates of non payment has increased offsetting the decrease in number of case files. That is to say that in fiscal year 2003-2004 there were 202 cases and 14 requests for certificates while in fiscal year 2004-2005 there were 151 cases and 46 requests for certificates.

Figure 4: Average Costs for Reviews and Appeals

(Dollars)	**2004–2005**	**2003–2004**	**2002–2003**
Reviews	$3,943.95	$4,475.11	$2,583.83
Appeals	$3,557.08	$4,022.68	$6,288.85
Reviews and Appeals Held	45	52	46
Monthly Average	3.75	4.00	4.00
Caseload	269	337	447

When comparing the types of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable factors such as location, travel, time spent on hearings, remuneration, interpreters, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts and translations. The Chairperson and Vice-Chairperson presided over 14 of the 45 cases. Cases are heard together to reduce costs. The average costs fluctuate each fiscal year as they are determined by the number of reviews and the complexity of cases.

Table 2: Use of Resources by Program Activity

2004-2005						($ thousands)
Provision of an independent review process	Budgetary				Plus: Non-Budgetary	Total
	Operating	Capital	Less: Respendable Revenue	Total: Net Budgetary Expenditures	Employee Benefit Plans	
Main Estimates	1,173.0	-	-	1,173.0	140.0	1,313.0
Planned Spending	1,173.0	-	-	1,173.0	140.0	1,313.0
Total Authorities	1,236.1	-	-	1,236.1	108.5	1,344.6
Actual	1,162.7	-	-	1,162.7	108.5	1,271.2

Table 3: Voted and Statutory Items

($ thousands)

Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	2004-2005			
		Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
40	Operating expenditures	1,173.0	1,173.0	1,236.1	1,162.7
(S)	Contributions to employee benefit plans	140.0	140.0	108.5	108.5
	Total	1,313.0	1,313.0	1,344.6	1,271.2

Table 4: Net Cost of Department

($ thousands)	2004-2005
Total Actual Spending	1,271.2
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	177.8
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)	52.0
2004-2005 Net cost of Department	1,501.0

Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for Fiscal Year 2004-2005

During the last quarter of fiscal year 2004-2005, Pauline Blais & Associates prepared a compliance audit report. The objectives of this audit were to provide assurance that key financial and contracting activities were conducted in compliance with TBS financial and contracting policies and to make recommendations to improve control activities when compliance was not assured.

The scope of the audit included all financial and contracting activities of the Tribunal excluding salaries. The auditors reviewed financial related information and documentation for the period of April 1, 2003 to October 31, 2004. They tested transactions to assess whether the controls described as part of the financial management framework were working as intended.

The audit reported on the opportunity for the Tribunal to improve its procedures for committing planned expenditures, by triggering the commitment control functionalities of the financial system, CDFS. Auditors have recommended that the Delegation of Financial Signing Authorities be revised to incorporate the authority to initiate procurement of goods and services and to provide for contract authority.

As part of the auditors' recommendations, the Tribunal put in place procedures to ensure that commitments are controlled and that records are properly maintained. The Tribunal is also reviewing and updating its delegated authorities to provide for the initiation of the procurement of goods and services and for contracting authorities

Travel Policies

The Tribunal has put in place the necessary controls to ensure that business travel is authorized and records maintained. Travel claims are reviewed and approved in accordance with the Treasury Board Travel Directives and Special Travel Authorities. The Tribunal shares Treasury Board principles of trust, fairness, transparency and modern travel practices across the organization.

ANNEX 1

Future Plans

The Standing Senate Committee on Transport and Communications adopted Bill C-34 to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada on the recommendation of private industry. The predecessor Civil Aviation Tribunal had maintained a level of independence and impartiality which has allowed it to operate in a manner that respects the principles of fairness and natural justice. The mandate of the Civil Aviation Tribunal has now been expanded to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation acts. *An Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other Acts* (Bill C-34) received Royal Assent December 18, 2001 and was proclaimed in force by Order in Council on June 30, 2003.

The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canada Shipping Act*, the *Canada Transportation Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision-making authorities of the Tribunal under those Acts.

Government of Canada On-Line

By 2006, the Tribunal will improve the delivery of its key services to the public for greater efficiencies and increased client satisfaction and to improve access and service performance by making major modifications to its Web site and by providing Internet links.

Statutory Annual Reports

Under section 22 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, the Tribunal shall, not later than June 30 in each fiscal year, submit a report of its activities during the preceding fiscal year.

SECTION IV: OTHER ITEMS OF INTEREST

Contacts for Further Information

Transportation Appeal Tribunal of Canada
333 Laurier Avenue West
Room 1201
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Telephone: (613) 990-6906
Fax: (613) 990-9153
E-mail: info@tatc.gc.ca
Internet Web Site: www.tatc.gc.ca

Faye Smith – Chairperson
Allister Ogilvie – Vice-Chairperson
Carl Poulin – Acting Executive Services Manager
Mary Cannon – Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions)
Monique Godmaire – Acting Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)

Statutes and Regulations Currently in Force

Transportation Appeal Tribunal of Canada Act	Chapter 29 of the Statutes of Canada, 2001
Aeronautics Act (and subordinate legislation) *Canadian Aviation Regulations*	R.S., c. A-2, as amended SOR/96-432, as amended
Canada Transportation Agency Designated Provisions Regulations	SOR/99-244, June 11, 1999
Railway Safety Act	R.S. 1985, c. 32 (4th Supp.)
Transportation Appeal Tribunal of Canada Rules	SOR/93-346, as amended

Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports

Report on Plans and Priorities 2005-2006
Annual Report 2004-2005
Guide for Applicants

Reference

The tables are presented under five categories

SUSPENSIONS	CANCELLATIONS	FINES
– AME*	– AME	– AME unpaid fine
– AMO**	– certificate of airworthiness	– ATC*** unpaid fine
– CCP****	– operator	– aircraft owner unpaid fine
– operating certificate	– personnel security	– operator security unpaid fine
– operator security	– pilot	– operator unpaid fine
– personnel security		– pilot unpaid fine
– pilot competence		
– pilot enforcement		
– pilot instrument rating		
– pilot proficiency check	**REFUSAL TO ISSUE**	**MEDICALS**
	– AME	– ATC
	– medical certificate	– pilot
	– pilot and others	

* AME (aircraft maintenance engineer)
** AMO (Approved maintenance organization)
*** ATC (air traffic controller)
**** CCP (company check pilot authority)

INDEX

Agency Context 5
Chairperson's Message 1
Contacts for Further Information 21
Departmental Information 15
Financial Reporting Tables 16
Future Plans 20
Government of Canada On-Line 20
Government Priorities 10
Horizontal Initiative 11
Modern Comptrollership: Managing the Risk 10
Organizational Chart 15
Other Items of Interest 21
Performance Accomplishments 7
Performance Results Expectations and Strategic Outcomes 13
Presentation of Financial Information 16
Raison d'être 5
Reference 22
Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for Fiscal Year 2004-2005 18
Societal Indicators 9
Statutes and Regulations Currently in Force 21
Statutory Annual Reports 20
Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports 21
Travel Policies 19

BUDGET DES DÉPENSES

Tribunal d'appel des transports du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2005

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2005

No de catalogue BT31-4/33-2005
ISBN 0-660-62955-0

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à www.tbs-sct.gc.ca
Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé pour désigner tant les hommes que les femmes.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste
auprès des Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : http://publications.gc.ca

Avant-propos

Le gouvernement du Canada améliore sans cesse ses pratiques de gestion, ce qui constitue pour lui une priorité depuis le dépôt au Parlement, au printemps 2000, du document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Dans sa poursuite de l'excellence en gestion, le gouvernement envisage d'offrir aux Canadiens : un gouvernement à l'écoute, qui sert bien ses citoyens et qui est administré comme une seule et même entité cohérente; un gouvernement innovateur, qui est appuyé par une fonction publique hautement qualifiée, en mesure de bien tirer parti de toute l'information à sa disposition et de faire un usage optimal des fonds publics, tout en tenant compte des risques éventuels; et un gouvernement redevable, qui rend compte clairement et ouvertement de son rendement au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats au Parlement et aux citoyens. Ils sont au cœur même de l'application du concept du gouvernement redevable.

Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement de rapports publics efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr1/04-05/guidelines/guide_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte, faire le lien entre le rendement et les engagements antérieurs, expliquer les changements ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Le présent rapport ministériel sur le rendement (ainsi que ceux de nombreux autres ministères et organismes) peut être consulté sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp . Les lecteurs qui désireraient un aperçu global des efforts déployés par le gouvernement du Canada afin d'améliorer la qualité de vie peuvent lire *Le rendement du Canada 2005*, qu'on peut également consulter à l'adresse Internet précitée. Ce rapport est structuré autour de trois grands thèmes (économie durable, fondements sociaux du Canada et la place du Canada dans le monde) et sa version électronique renferme des liens avec les rapports ministériels sur le rendement pertinents. *Le rendement du Canada 2005* renferme également un aperçu spécial des efforts déployés par le gouvernement afin d'améliorer le bien-être des Autochtones.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse les rapports qu'il présente au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer, au fil du temps, la qualité des rapports ministériels sur le rendement et autres rapports.

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Tribunal d'appel des transports du Canada

Pour la période terminant le 31 mars 2005

Rapport ministériel sur le rendement

L'Honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports

Table des matières

PARTIE I : SURVOL....1
- Message de la Présidente....1
- Déclaration de la direction....3
- Renseignements sommaires....5
- Rendement global du ministère....7
  - Indicateurs sociaux....9
  - Priorités du gouvernement....10
  - Modernisation de la fonction de contrôleur : Gérer les risques....10
  - Initiative horizontale....11

PARTIE II : ANALYSE DU RENDEMENT PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE....13
- Résultats stratégiques....13
- Activités de programme....13

PARTIE III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES....15
- Information organisationnelle....15
  - Cadre de fonctionnement....15
  - Organigramme....15
- Tableaux financiers....16
  - Tableau 1 : Comparaison des dépenses prévues et les équivalents temps plein....16
  - Tableau 2 : Utilisation des ressources par activité de programme....17
  - Tableau 3 : Postes votés et législatifs....18
  - Tableau 4 : Coût net pour le ministère....18
- Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005....18
- Politique sur les voyages....19
- Annexe 1
  - Plans futurs....20
  - Gouvernement en direct....20
  - Rapports annuels exigés par la loi....20

PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES....21
- Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires....21
- Lois appliquées et règlements en vigueur....21
- Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels....21
- Référence....22

PARTIE I : SURVOL

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

Le Tribunal d'appel des transports du Canada remplace le Tribunal de l'aviation civile créé en vertu de la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique* en 1986. Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, sanctionnée le 18 décembre 2001, chapitre 29 des Lois du Canada (2001), la Loi est entrée en vigueur le 30 juin 2003. Le Tribunal, un tribunal multimodal, est disponible aux secteurs aérien et ferroviaire, et plus tard au secteur maritime. La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision du Tribunal sous leur régime. Il remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

L'année 2005 représente dix-neuf ans d'une combinaison de services aux Canadiens par le Tribunal d'appel des transports du Canada et de son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile. Le Tribunal continue d'exercer ses fonctions de façon ouverte et impartiale conformément aux principes de l'équité procédurale et des règles de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produiront des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations des secteurs aérien et ferroviaire. Étant donné sa structure itinérante et la souplesse du processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ces communautés.

La juridiction du Tribunal de passer en revue le refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien crée le potentiel d'une augmentation énorme de la charge de travail pour le Tribunal. Pour aller à l'encontre de cette tendance, le Tribunal encourage les parties à résoudre certains enjeux par le biais de la médiation, par la divulgation anticipée des documents par les représentants du ministre ainsi que l'utilisation de téléconférences. Le Tribunal prévoit poursuivre cette activité comme moyen de règlement extrajudiciaire des différends en raison de ses avantages de rapidité pour les parties et de rentabilité pour le Tribunal.

Faye Smith
Présidente

Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement de l'exercice 2004-2005 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada:

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans le guide;
- Il est fondé sur l'Architecture d'activités de programme approuvée du ministère;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées et approuvées dans le Budget des dépenses et les Comptes publics du Canada.

Faye Smith

Nom : FAYE SMITH

Titre : PRÉSIDENTE & P.D.G.

Renseignements sommaires

Raison d'être

Le mandat et la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada sont énoncés dans la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*. Le mandat principal du Tribunal à titre d'organisme multimodal de révision est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu des transports un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition de peines monétaires, la suspension, l'annulation, le refus de renouveler ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalisme aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Total des ressources financières du ministère ($ milliers)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 313,0	1 344,6	1 271,2

Total des ressources humaines du ministère

Prévues	Réelles	Différence
9	9	0

Résumé du rendement ministériel pour chaque résultat stratégique, priorité et engagement

Résultats stratégiques	2004-2005 Priorités/ engagements	Type	Dépenses prévues ($ milliers)	Dépenses réelles ($ milliers)	Résultats prévus et situation actuelle
Un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des Transports	Tenir des audiences rapidement et simplement	Déjà établie	1 283,0	1 240,2	Audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalisme / rencontrées avec succès
					Règlement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un laps de temps raisonnable / rencontré avec succès
					Audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle / rencontrées avec succès
					Tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences / rencontrée avec succès
					Qualité et la consistance des décisions rendues / rencontrées avec succès
					Niveau de satisfaction du milieu des transports / rencontré avec succès
	Cadre de responsabilisation de gestion	Déjà établie	25,0	31,0	Rapport de vérification sur la conformité rencontré avec succès / mesures de performance en cours
	Gouvernement en direct	Déjà établie	5,0	0,0	Améliorer la prestation de ses services clés / en cours
					Améliorer l'accessibilité et l'efficacité de ses services / en cours

Rendement global du ministère

En effectuant ses révisions des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des Transports, le programme d'intérêt public que le Tribunal d'appel des transports du Canada pourvoit est particulier dans le secteur des transports au Canada. L'efficacité des opérations du Tribunal peut se traduire en une validation et une confirmation visible du système de sécurité des transports au Canada. De plus, le Tribunal pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative du secteur des transports, menant à des modifications nécessaires à la réglementation. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d'un rehaussement et du maintien de la sécurité des transports au Canada. Au cours de l'exercice 2004-2005 le Tribunal prévoyait traiter environ 338 dossiers pour les dépenses prévues s'élevant à 1 313 000 $ et neuf ÉTP. Le Tribunal a traité 269 causes réelles. Un état détaillé des dossiers répartis par catégorie et par région ainsi que les révisions et les appels entendus au cours des cinq dernières années apparaissent aux figures 1 et 2 à la page 8 et le tableau 4 à la page 18.

Durant l'exercice de 12 mois, le Tribunal d'appel des transports du Canada a enregistré 151 nouvelles requêtes en révision et 17 requêtes en appel du milieu des transports. Cela représente une diminution de 42 nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 2003-2004. Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 112 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 269 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit 63 dossiers de moins qu'en 2003-2004.

Au cours de l'exercice 2004-2005, 94 causes ont été réglées sans audience. Le Tribunal a entendu 33 révisions de premier niveau et 12 appels de second niveau. Cela représentait une diminution de 7 audiences par rapport à l'exercice précédent. Parmi les 45 causes qui ont procédé à une audience, plusieurs d'entre-elles avaient été ajournées et reportées à une date ultérieure. À la fin de l'exercice 2004-2005, 106 causes étaient en suspens, 9 étaient en attente d'une décision et 13 étaient fixées pour l'exercice 2005-2006.

Parmi les 94 causes réglées sans audience, plusieurs d'entre-elles avaient été enregistrées auprès du Tribunal mais elles ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire que le greffe avait complété les préparatifs de l'audience. Le greffe a pris des dispositions pour tenir 99 audiences d'une durée totale de 103 journées d'audiences. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire d'un document ont retiré leur requête.

Figure 1 : Total des causes par catégorie

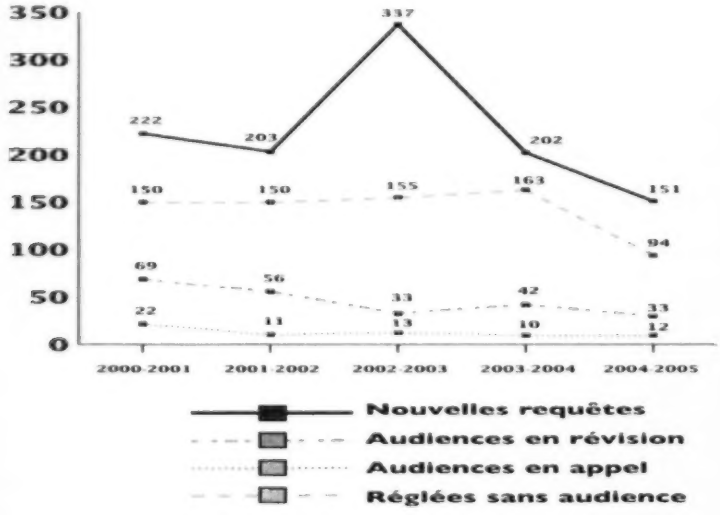
Catégorie	Pacifique	Ouest	Centre	Ontario	Québec	Atlantique	Siège	Total	%
Cas médicaux	9	2	1	22	9	1	1	45	17
Suspensions	6	6	4	23	4	2	1	46	17
Amendes	17	29	19	49	29	7	3*	153	57
Annulations	2	2	1	2	1	0	0	8	3
Refus de délivrer	1	5	0	10	0	1	0	17	6
Ferroviaires	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	35	44	25	106	43	11	5	269	100
%	13	17	9	40	16	4	1	100	

Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

* Comprend une cause reçue de l'Office des transports du Canada.

Bien que les indicateurs dans les tableaux 1 et 2 soient des chiffres réels, ils ne sont pas suffisants pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque type d'infraction et la façon dont elles sont traitées. Toutefois, les coûts estimatifs moyens pour les audiences en révision et en appel au cours des trois derniers exercices financiers figurent au tableau 4 à la page 17.

Figure 2 : Charge de travail depuis cinq ans



L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l'accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création de ce Tribunal ainsi que son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Le Tribunal encourage fortement ses membres à rendre leurs décisions rapidement, motifs à l'appui par écrit. Cela permet aux parties de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à 95 pour une révision et 56 pour un appel, ce qui représente un accroissement de l'efficacité depuis 1992-1993 lorsque le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffrait en moyenne à 120 pour une révision et 90 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal.

La mission du Tribunal est de rendre justice et d'être perçu comme tel dans toutes les révisions et appels, et de régler les litiges en accord avec les *Règles concernant la procédure des affaires portées devant le Tribunal d'appel des transports du Canada* dans toutes causes d'une façon équitable, indépendante et dans un laps de temps raisonnable.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci. La conduite de conférences préparatoires à l'audience a permis de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements de dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. De plus, ces conférences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Le personnel du Tribunal consulte les parties autant que possible pour fixer des dates d'audiences mutuellement convenues, permettant ainsi d'éviter d'ajourner les audiences inutilement.

Au cours de l'exercice 2004-2005, le Tribunal a renvoyé trois dossiers au ministre. Le ministre a confirmé sa décision initiale dans une cause et nous attendons encore le résultat des deux décisions qui restent.

Le succès du Tribunal des 19 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au développement de ses membres à temps partiel et de son personnel. Une part importante du budget du Tribunal est consacrée à la formation. Au cours des douze derniers mois, le Tribunal a tenu deux séances de formation à l'intention des membres nouvellement nommés. Ces séances ont été tenues à Ottawa en octobre et en novembre 2003. Les nouveaux membres représentaient les secteurs ferroviaire et aéronautique. Le soin apporté à la conception des programmes de formation et des colloques se reflète sur la qualité des audiences tenues partout au pays et sur les décisions rendues par les membres du Tribunal.

Indicateurs sociaux

Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est

particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage. Le Canada compte environ 76 422 employés d'aviation brevetés et 36 599 employés ferroviaires et environ 29 614 aéronefs immatriculés et 3 170 locomotives en service. À cause de ce volume, le nombre d'infractions augmentera. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada qui ont des effets sur la charge du travail du Tribunal. Le Tribunal est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne et ferroviaire par le ministère, y compris la désignation de plusieurs infractions aux textes désignés figurant au *Règlement de l'aviation canadien.*

Les Priorités du gouvernement

Le Tribunal d'appel des transports du Canada fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La clientèle du Tribunal comprend les secteurs aéronautique et ferroviaire et Transports Canada. En offrant ses services au public des transports, il contribue à un processus sécuritaire et efficace visant à assurer la sécurité des transports au Canada.

Modernisation de la fonction de contrôleur : Gérer les risques

S'appuyant sur le succès des activités de l'initiative de Modernisation de la fonction de contrôleur (MFC), le Tribunal d'appel des transports du Canada poursuit la mise en œuvre de pratiques de gestion moderne, lesquelles demeurent prioritaires. Le Tribunal travaille toujours en partenariat avec trois autres petites agences, soit le Greffe du Tribunal de la concurrence, le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs et la Commission du droit d'auteur du Canada, qui formaient un groupe pluricellulaire au moment de la mise en œuvre de l'Initiative de modernisation de la fonction de contrôleur en 2001-2002.

Pour l'exercice financier 2004-2005, le groupe pluricellulaire devait se concentrer sur la poursuite de la MFC en misant sur l'élan des travaux entrepris en 2003-2004 concernant la mise en oeuvre des politiques de Vérification interne et d'évaluation ainsi que des Valeurs et de l'éthique du SCT.

En ce qui a trait à la vérification interne, les activités suivantes ont été entreprises :

1. Une politique de vérification interne a été élaborée pour le groupe pluricellulaire; elle a été approuvée par la direction de chaque agence;
2. Un comité de vérification interne regroupant les représentants principaux de chaque agence a été formé et une lettre d'entente a été signée;
3. Un Plan de vérification interne pour l'exercice 2004-2005 a été soumis au SCT;
4. Des vérifications de conformité distinctes ont été effectuées à l'automne 2004 et à l'hiver 2005 concernant les principales politiques financières et contractuelles du SCT et des rapports distincts ont été déposés en mars 2005;
5. Un rapport sur la conformité des enjeux communs de vérification du groupe pluricellulaire a été préparé pour regrouper les principales observations relevées durant les vérifications.

En ce qui a trait à l'évaluation, les activités suivantes ont été entreprises :

1. Les travaux d'élaboration des modèles logiques pour chacun des quatre agences qui avaient débuté en mars 2004 ont été complétés à l'automne 2004;
2. Le groupe pluricellulaire a continué à consulter le Centre d'excellence en évaluation du SCT sur la meilleure façon de mettre la politique d'évaluation en œuvre;
3. Un des membres du groupe pluricellulaire, le Greffe du Tribunal de la concurrence, de concert avec le Centre d'excellence en évaluation du SCT, a entrepris en janvier 2005 le projet d'établir une stratégie de mesure du rendement et d'évaluation ainsi que des indicateurs de rendement. Les résultats du projet ont été partagés avec les autres membres du groupe pluricellulaire et ont servi à élaborer les plans et les activités d'évaluation de chaque agence pour l'exercice financier 2005-2006.

De plus, le groupe pluricellulaire a été représenté au comité de travail du Réseau des administrateurs des petits organismes (RAPO) constitué en avril 2004 pour élaborer une stratégie d'utilisation du financement accordé par le SCT pour venir en aide aux petits agences qui mettent en œuvre la Politique sur la gestion de l'information gouvernementale (GIG). Les travaux entrepris se poursuivront durant l'exercice financier 2005-2006 et le groupe pluricellulaire s'engage à s'assurer d'être représenté au comité de direction qui sera formé pour mettre la stratégie en œuvre et participer activement aux projets qui relèvent de cette initiative.

Dans la dernière partie de l'exercice 2004-2005, le groupe pluricellulaire a entrepris la planification de l'entrée en vigueur de la nouvelle *Loi sur la modernisation de la fonction publique* (*LMFP*) en 2005. À cet égard, le groupe pluricellulaire continuera durant l'exercice financier 2005-2006 à travailler individuellement et collectivement à l'élaboration des politiques et des procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de la *LMFP*.

Le bulletin d'information du groupe pluricellulaire, « TRIBUCO », a été à nouveau publié et distribué à tout le personnel des quatre agences en 2004-2005. De plus, mené par l'élan créé par la mise en œuvre de l'énoncé des valeurs du groupe pluricellulaire en 2003-2004, chaque agence poursuit le renforcement du Code de valeurs et d'éthique de la Fonction publique dans le cadre de réunions régulières et/ou d'activités planifiées du personnel.

Initiative horizontale

Le Tribunal organise des discussions de groupe ainsi que des réunions avec les associations du milieu des transports représentant la clientèle du Tribunal pour leur expliquer les changements aux droits, aux rôles, aux responsabilités et aux obligations en vertu de la Loi ainsi que d'obtenir leur point de vue à ce sujet. De plus, le Tribunal fournit des séances de renseignements aux étudiants en droit et en aviation.

PARTIE II : ANALYSE DU RENDEMENT PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

Résultats stratégiques :

Le résultat stratégique du Tribunal est de pourvoir au milieu du transport un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

Activités de programme :

La seule activité du Tribunal est de pourvoir un tribunal de l'aviation et du rail indépendant permettant aux titulaires d'un document d'avoir l'occasion de procéder à une audience. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires d'un document de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou de duplication du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition de peines monétaires ou la suspension, l'annulation, le refus de renouveler ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour des raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document.

Toutes les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Le Tribunal pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative du secteur des transports, menant à des modifications nécessaires à la réglementation. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d'un rehaussement et du maintien de la sécurité des transports au Canada.

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l'accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création de ce Tribunal ainsi que son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Ressources financières ($ milliers)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 313,0	1 344,6	1 271,2

Ressources humaines

Prévues	Réelles	Différence
9	9	0

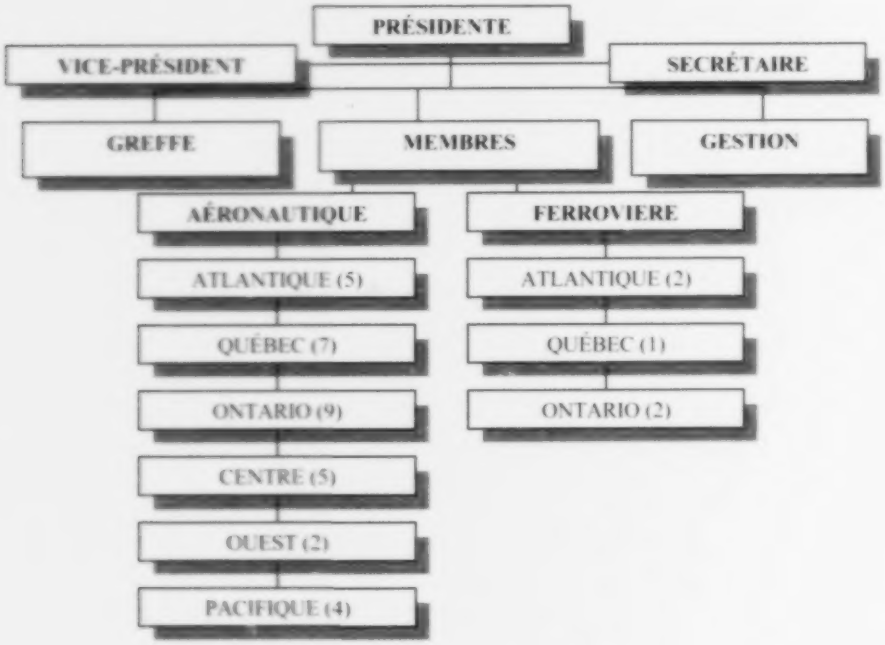
SECTION III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Information organisationnelle

Le Tribunal d'appel des transports du Canada n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel.

Le bureau du Tribunal se trouve dans la Région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal d'appel des transports du Canada en est aussi la première dirigeante. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents à temps plein. Le personnel immédiat occupe les fonctions du greffe, de la recherche, des communications et du soutien administratif. Le Tribunal fait appel à certains services corporatifs externes qui ne sont pas requis à temps plein. Trente-cinq membres à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2003-2004, soit trente et un du secteur aéronautique, y compris la médecine, et cinq du secteur ferroviaire. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leurs compétences. Les membres à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction.

Figure 3 : Organigramme



- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel et du secteur de leurs compétences. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

- Neuf équivalents temps plein sont utilisés par les employés à temps plein permanents, y compris la présidente et le vice-président. Les trente-sept membres à temps partiel utilisent cinq équivalents temps plein.

Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

Tableau 1 : Comparaison des dépenses prévues aux équivalents à temps plein

($ milliers)	2002-2003 Dépenses réelles	2003-2004 Dépenses réelles	2004-2005			
			Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Fournir un processus indépendant de révision	1 113,4	1 362,2	1 313,0	1 313,0	1 344,6	1 271,2
Total	1 113,4	1 362,2	1 313,0	1 313,0	1 344,6	1 271,2
Plus : coût des services reçus à titre gracieux*	241,3	205,9	229,8	229,8	229,8	229,8
Coût net pour le ministère	1 354,7	1 568,1	1 542,8	1 542,8	1 574,4	1 501,0
Équivalents temps plein	9	9	9	9	9	9

En 2004-2005, le Tribunal avait des dépenses prévues de 1 313 000 $. Les dépenses réelles étaient de 1 271 200 $. Les coûts pour le personnel représentaient 53 % des dépenses réelles, les biens et services représentant 45 %. Le coût des causes réglées à la suite d'une audience était de 172 835 $.

Les modifications de la *Loi sur l' aéronautique*, entrées en vigueur en 2003, ont eu pour effet de changer la procédure relative au *Règlement sur les textes désignés* de sorte que le ministre n'est plus le requérant. C'est plutôt la personne qui reçoit l'Avis d'amende pour contravention qui a le choix entre s'acquitter de l'amende indiquée ou de déposer une requête en révision au Tribunal. Le nombre de dossiers enregistrés par le greffe et ainsi retirés en peu de temps à cause d'un déclenchement automatique de procédures d'une révision au Tribunal suite au non-paiement d'une amende, a ainsi diminué. Par conséquent, en ce moment, le nombre de certificats de non-paiement a augmenté, ce qui contrebalance ainsi le nombre de causes en diminution. C'est-à-dire pour l'exercice 2003-2004, il y avait 202 causes et 14 demandes de certificats tandis que pour l'exercice 2004-2005, il y avait 151 causes et 46 demandes de certificats.

Figure 4 : Coûts moyens pour les révisions et les appels

(Dollars)	2004-2005	2003-2004	2002-2003
Révisions	3 943,95 $	4 475,11 $	2 583,83 $
Appels	3 557,08 $	4 022,68 $	6 288,85 $
Révisions et appels entendus	45	52	46
Moyenne mensuelle	3,75	4,00	4,00
Charge de travail	269	337	447

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, les voyages, le temps qui y a été consacré, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions et la traduction. La présidente et le vice-président ont entendu 14 des 45 causes. Les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Tableau 2 : Utilisation des ressources par activité de programme

2004–2005					($ milliers)
Fournir un processus indépendant de révision	Budgétaire			Plus: Non-Budgétaire	Total
	Fonctionnement	Immobilisation	Moins: Revenus disponibles	Total: Dépenses budgétaires nettes	Contributions aux avantages sociaux des employés
Budget principal	1 173,0	-	-	1 173,0	140,0	1 313,0
Dépenses prévues	1 173,0	-	-	1 173,0	140,0	1 313,0
Total des autorisations	1 236,1	-	-	1 236,1	108,5	1 344,6
Dépenses réelles	1 162,7	-	-	1 162,7	108,5	1 271,2

Tableau 3 : Postes votés et législatifs ($ milliers)

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou législatif	2004-2005			
		Budget principal	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
40	Dépenses de fonctionnement	1 173,0	1 173,0	1 236,1	1 162,7
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	140,0	140,0	108,5	108,5
	Total	1 313,0	1 313,0	1 344,6	1 271,2

Tableau 4 : Coût net pour le ministère

($ milliers)	2004-2005
Dépenses réelles	1 271,2
Plus : Services reçus à titre gracieux	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	177,8
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)	52,0
Coût net pour le ministère en 2004-2005	1 501,0

Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice 2004-2005

Durant le dernier quart de l'année financière 2004-2005, la compagnie de Pauline Blais & Associés a préparé un rapport de vérification sur la conformité. L'objectif de la vérification était de s'assurer que les principales activités en matière de finances et de passation de marchés se déroulent en conformité avec les politiques du SCT en ces matières et, en cas de non-conformité, de formuler des recommandations en vue d'améliorer les activités de contrôle.

La portée de la vérification comprend toutes les activités du Tribunal en matière de finances et de passation de marchés, à l'exclusion des salaires. Les vérificateurs ont examiné l'information relative aux finances et la documentation financière pour la période du 1er avril 2003 au 31 octobre 2004. Ils ont passé en examen des transactions pour évaluer si les contrôles, décrits comme faisant partie du cadre de gestion financière, fonctionnaient comme prévu.

Les vérificateurs ont fait rapport sur la possibilité pour le Tribunal d'améliorer ses procédures d'engagement des dépenses prévues en déclenchant les fonctions de contrôle des engagements du système financier (SFDE). Les vérificateurs ont recommandé que la Délégation des pouvoirs de signature en matière financière soit révisée afin qu'elle incorpore le pouvoir d'amorcer l'acquisition de biens et de services et de pourvoir l'autorité de passation des marchés.

Suite aux recommandations des vérificateurs, le Tribunal a mis en place les procédures de contrôle des engagements et de tenue des dossiers. De plus, le Tribunal revoit et fait la mise à jour de ses pouvoirs délégués pour initier l'achat de biens et de services ainsi que les pouvoirs de passation des marchés.

Politiques sur les voyages

Le Tribunal a mis en place les contrôles nécessaires pour faire en sorte que les voyages d'affaires soient autorisés et que les dossiers à ce sujet soient tenus. Les demandes de remboursement des frais de voyage sont examinées et approuvées en conformité avec la directive du Conseil du Trésor sur les voyages, et les Autorisations spéciales de voyager. Le Tribunal adhère aux principes de confiance, d'équité, de transparence et a adopté des pratiques modernes concernant les voyages dans toute l'organisation.

ANNEXE 1

Plans futurs

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a adopté la loi C-34 pour établir le Tribunal d'appel des transports du Canada, suivant la recommandation de l'industrie privée. Le prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile, avait maintenu un niveau d'indépendance et d'impartialité, ce qui a permis de fonctionner aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Le Tribunal de l'aviation civile a vu son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. La *Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence* (Projet de loi C-34) a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001 et a été proclamée en vigueur par décret en conseil le 30 juin 2003.

La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision du Tribunal sous leur régime.

Gouvernement en direct

D'ici 2006, le Tribunal améliorera la prestation de ses services clés au public et en vue de l'obtention d'un meilleur rendement, l'augmentation de la satisfaction de la clientèle, en plus de l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Internet et par l'intermédiaire de liens Internet.

Rapports annuels exigés par la loi

En vertu de l'article 22 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, au plus tard le 30 juin de chaque exercice financier, le Tribunal présente son rapport d'activités pour l'exercice financier précédent.

PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest
Pièce 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Téléphone : (613) 990-6906
Télécopieur : (613) 990-9153
Courrier électronique : info@tatc.gc.ca
Site Internet : www.tatc.gc.ca

Faye Smith – Présidente
Allister Ogilvie – Vice-président
Carl Poulin – Chef intérimaire à la haute direction
Mary Cannon – Greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Monique Godmaire – Greffière intérimaire (siège principal et régions du Québec et de l'Atlantique)

Lois appliquées et règlements en vigueur

Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada	Chapitre 29 des Lois du Canada (2001)
Loi sur l'aéronautique (et mesures législatives subordonnées)	L.R., ch. A-2 modifié
Règlement de l'aviation canadien	DORS/96-432 modifié
Office des transports du Canada	DORS/99-244, le 11 juin 1999
Règlement sur les textes désignés	
Loi sur la sécurité ferroviaire	L.R. (1985), ch. 32 (4^{e} suppl.)
Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada	DORS/93-346 modifié

Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels

Rapport sur les plans et les priorités 2005-2006
Rapport annuel 2004-2005
Guide des requérants

Référence

Dans les tableaux, les données se répartissent en cinq catégories

SUSPENSIONS

- certificat d'exploitation
- contrôle de la compétence du pilote
- exploitant (sûreté)
- OMA**
- personnel (sûreté)
- pilote (application de la loi)
- pilote (compétence)
- pilote (qualification de vol–instruments)
- PVTA***
- TEA****

ANNULATIONS

- certificat de navigabilité
- exploitant
- personnel (sûreté)
- pilote
- TEA

REFUS DE DÉLIVRER

- TEA
- certificat médical
- pilote et autres

AMENDES

- CCA*
- exploitant (sûreté)
- pilote
- propriétaire d'aéronef
- TEA
- utilisateur

CAS MÉDICAUX

- CCA
- pilote

* CCA (contrôleur de la circulation aérienne)
** OMA (organisme de maintenance agréé)
*** PVTA (pilote vérificateur de transporteurs aériens)
**** TEA (technicien d'entretien d'aéronefs)

INDEX

Attentes en matière de rendement et résultats stratégiques 13
Cadre de fonctionnement 15
Contexte propre à l'organisme 5
Gouvernement en direct 20
Indicateurs sociaux 9
Initiative horizontale 11
Lois appliquées et règlements en vigueur 21
Mandat, vision et mission 5
Message de la présidente 1
Modernisation de la fonction de contrôleur: Gérer les risques 10
Organigramme 15
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires 21
Plans futurs 20
Politiques sur les voyages 19
Présentation de l'information financière 16
Priorités du gouvernement 10
Rapports annuels exigés par la loi 20
Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels 21
Réalisations en matière de rendement 7
Référence 22
Renseignements supplémentaires 21
Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice 2004-2005 18
Tableaux de rapports financiers 16